
Verkehrspolitische Vorschau

Nr. 2 | 22 Sommersession der Eidgenössischen Räte, 30. Mai – 17. Juni 2022

Bern, 26 | 05 | 2022

Geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser

Mit der Aufhebung der Corona-Massnahmen im öffentlichen Verkehr hat sich die Auslastung in Zügen, Bussen und Trams in den letzten Wochen merklich verbessert (siehe auch unser [Quartalsreporting 1 | 2022](#)). Abnahmen durch regelmässigeres Homeoffice im Pendlerverkehr werden zumindest teilweise durch eine Zunahme im Freizeitverkehr kompensiert. Die sich mit dem Ende der Pandemie geänderten Mobilitätsgewohnheiten bieten für den öV somit zahlreiche Chancen, die es gezielt zu nutzen gilt. So kann der öV gerade im Freizeit- und Tourismusverkehr noch weitere Kundinnen und Kunden gewinnen. Mit attraktiven kombinierten Angeboten, Direktverbindungen oder günstigen Tarifen für Jugendliche und Gruppen, muss die öV-Auslastung im Freizeitverkehr deutlich gesteigert werden. Die Branche hat die Zeichen der Zeit erkannt und arbeitet mit Hochdruck daran, mit noch kundenfreundlicheren Angeboten mehr Leute in den öV zu holen (siehe zum Beispiel das ausgebauten Angebot von [SWISS Air Rail](#)).

Der Güterverkehr auf der Schiene entwickelt sich besonders positiv und hat das Niveau von 2019 bereits wieder überschritten. Umso wichtiger ist es, diesen Elan mitzunehmen und auch langfristig zu sichern. Die beiden Motionen für die Stärkung des alpenquerenden Güterverkehrs, die im Ständerat behandelt werden, sind folglich von grosser Bedeutung. Gleichzeitig stehen in den kommenden Monaten auch wichtige [Weichenstellungen im Binnengüterverkehr](#) an. Die LITRA wird sich aktiv in die Diskussion einbringen.

Schliesslich verkleinert sich der verfügbare Zeitraum zur Erreichung des Netto-Null-Klimaziels immer mehr. Die Dekarbonisierung im Strassen-öV muss deshalb endlich rascher vorangetrieben werden. Zwar haben sich verschiedene Transportunternehmungen bereits ehrgeizige Ziele gesetzt, zum Beispiel die transports publics genevois (tpg), die ihre Busflotte mit der [Unternehmensstrategie Cap 2030](#) bis Ende Jahrzehnt vollständig elektrifizieren werden. Eher schleppend voran kommt die Elektrifizierung der Busse hingegen in einigen kleineren Städten und in ländlichen Regionen. Die LITRA wird sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Bund diese Entwicklung mit einer befristeten Anschubfinanzierung für den Kauf von umweltfreundlichen Bussen gezielt beschleunigt.

Nun wünsche ich Ihnen, geschätzte Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser, eine gute Lektüre und danke für Ihre Unterstützung für die LITRA und den öffentlichen Verkehr!



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident

In dieser Vorschau informieren wir Sie über folgende Themen:

- Revision des Personenbeförderungsgesetz auf der Zielgerade
- Breite Unterstützung zur Verlagerungspolitik des Bundes
- Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öV
- Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB
- Verbesserungen bei Plangenehmigungsverfahren Eisenbahnen

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2022 Revision des Personenbeförderungsgesetz auf der Zielgerade

Die Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) wurde in der Frühjahrsession im Ständerat als Zweitrat behandelt. Inzwischen hat die Verkehrskommission des Nationalrats (KVF-N) die meisten Differenzen bereinigt, sodass die Vorlage auf der Zielgeraden ist. Die Revision zielt darauf ab, mehr Transparenz und Effizienz im regionalen Personenverkehr (RPV) zu schaffen und die Vorgaben für den subventionierten Bereich zu präzisieren.

Mit der Änderung des PBG soll das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV) vereinfacht und der Service public gestärkt werden. Ein nationales Benchmarking soll mehr Transparenz und Effizienz für den RPV bringen und eine neue digitale Bestellplattform soll das Bestellverfahren vereinfachen und harmonisieren. Ausserdem wurden die Kriterien für den Vergabeentscheid über Offerten angepasst.

Neue Vorgaben für den subventionierten Bereich

In den letzten Jahren wurden bereits verschiedene Massnahmen zur besseren finanziellen Steuerung des abgeltungsberechtigten RPV ergriffen. Für einzelne weitere Massnahmen braucht es ergänzend eine gesetzliche Verankerung. So wird für Transportunternehmen, die Subventionen erhalten, ein zeitgemässer Rechnungslegungsstandard vorgeschrieben. Im Gesetz wird für subventionierte Unternehmen im Regionalverkehr explizit ein Gewinnverbot festgeschrieben. Zudem wird präzisiert, wie geplante Überschüsse verwendet werden müssen: Mindestens zwei Drittel eines Überschusses müssen wie bisher der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zugewiesen werden. Hierüber sind sich die Räte nicht einig: Der Ständerat beschloss, dass die Transportunternehmen ein Drittel allfälliger Überschüsse frei verwenden dürfen. Die KVF-N lehnt diese Regelung wie der Bundesrat ab. Zwei Drittel der ungeplanten Überschüsse sollen einer Spezialreserve zugewiesen werden, eine Lockerung des Gewinnverbots wird abgelehnt.

Förderung von Innovationen

Über das angepasste Förderprogramm für Innovationen im Personenverkehr sollen Pilotprojekte und Prototypen vom Bund künftig direkt unterstützt wer-

den können, wenn sie dem ganzen öffentlichen Verkehr dienen. Es sind auch Innovationspartnerschaften mit Universitäten oder Privatfirmen möglich.

Kartellrecht soll für Vertrieb nicht explizit ausgeschlossen werden

Bezüglich der gemeinsamen Vertriebsinfrastruktur im öV wollte der Nationalrat ursprünglich, dass das Kartellgesetz auf den Vertrieb und den Wiederverkauf keine Anwendung finden soll. Das Kartellgesetz sei nicht auf die Bedürfnisse des stark regulierten, integrierten und Service public getriebenen öV ausgerichtet. Der Ständerat entschied, auf den expliziten Ausschluss zu verzichten. In der Beratung der Differenzen schloss sich die KVF-N schliesslich dem Ständeratsentscheid einstimmig an.

Vergünstigte Tageskarten für Schulklassen

Beide Räte sprachen sich dafür aus, dass die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs vergünstigte Tickets für reisende Schulklassen anbieten sollen. Mit der Verpflichtung zu verbilligten Tageskarten werden vier parlamentarische Initiativen umgesetzt, welchen beide Verkehrskommissionen Folge gegeben hatten. Im Unterschied zum Nationalrat will der Ständerat ermässigte Tarife nur im Rahmen der obligatorischen Schulpflicht einführen. Er sprach sich ebenfalls dagegen aus, dass der Bund die Mindereinnahmen durch die vergünstigten Tarife kompensieren soll. Die Rede ist von rund 20 Millionen Franken.

Als weitere Änderung beschloss nach dem Nationalrat auch der Ständerat, dass Bund und Kantone ungedeckte Kosten für historisches Rollmaterial neu abgelden müssen.

Der Ständerat hat die Revision des Personenbeförderungsgesetzes mit 38 zu 0 Stimmen angenommen. Nach der Beratung der Differenzen durch die KVF-N bestehen noch Differenzen in vier Punkten. Die Differenzbereinigung zwischen den Räten findet in der Herbstsession statt.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.039 Personenbeförderungsgesetz. Änderung 19.504\(/05/06/07\) Vergünstigte Tageskarten für Schulklassen](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2022 Breite Unterstützung zur Verlagerungspolitik des Bundes

Die Verlagerungspolitik der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. In keinem anderen Land der Alpenachse ist der Anteil des Schienengüterverkehrs annähernd so hoch wie in der Schweiz. Doch um das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten durch die Alpen zu erreichen, hat der Nationalrat in der Frühjahrsession weitere Massnahmen beschlossen, welche die Verkehrskommission des Ständerats (KVF-S) oppositionslos unterstützt.

Der Anteil der Schiene im alpenquerenden Güterverkehr hat zuletzt historische 75% erreicht. Dies zeigt, dass die Instrumente der Verlagerungspolitik greifen, war der Tenor in der Frühjahrsession im Nationalrat. Das in der Verfassung festgeschriebene Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen pro Jahr wird aber weiterhin um 30% verfehlt. Auch wenn die Verlagerungspolitik ihre Wirkung zeigt und die Schweiz stolz sein kann, auf das bisher Erreichte, braucht es weitere Massnahmen, um den Schienengüterverkehr durch die Alpen zu stärken.

Wie die Akteure des schweizerischen Güterverkehrs und der Bundesrat war auch die Mehrheit des Nationalrats der Meinung, dass das Erfolgsmodell Verlagerungspolitik weiter gestärkt werden müsse, damit der gesetzliche Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz erreicht werden können. Insbesondere müsse die LSVA weiterentwickelt und noch ökologischer ausgerichtet werden, etwa indem neben Gewicht und Distanz künftig auch der CO₂-Ausstoss bei der Berechnung der Abgabe berücksichtigt wird.

Im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Handlungsbedarf stellte sich der Nationalrat in der Frühjahrsession hinter drei Kommissionsvorstösse seiner Verkehrskommission:

1. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken: Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, Neuverkehre und Verkehr in Regionen mit geringem Schienenanteil, aber hohem Verlagerungspotenzial gezielt zu fördern. Es wird mit zusätzlichen Kosten von 10

bis 15 Millionen Franken pro Jahr gerechnet, die über eine Erhöhung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs finanziert werden sollen.

2. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg: Mit dieser Motion wird der Bundesrat beauftragt, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um das Nadelöhr des NEAT-Zubringers "südliche deutsche Rheinstalstrecke" zu beseitigen. Dazu soll die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden. Eine Schweizer Mitfinanzierung sei zu prüfen.
3. Stärkung der Verlagerung durch den Einsatz von kranbaren Sattelaufliegern: Mit dem Postulat wird der Bundesrat beauftragt zu prüfen, ob die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs mittels kranbarer Sattelaufleger gestärkt werden kann. Die Schweiz solle prüfen, nur noch kranbare Sattelaufleger zuzulassen, um die Hürde zur Nutzung der Bahn deutlich zu senken.

Die KVF-S hat den Verlagerungsbericht 2021 in ihrer Sitzung vom 12. April zur Kenntnis genommen. Mit Blick auf den gesetzlichen Verlagerungsauftrag und die Klimaziele der Schweiz unterstützt sie die beiden Motionen oppositionslos.

In der Sommersession behandelt der Ständerat den Verlagerungsbericht und die beiden Motionen.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.016 Verlagerungsbericht 2021](#)

[22.3000 Mo. Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg](#)

[22.3013 Mo. Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrskorridors durch die Schweiz stärken](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2022 Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öV

Der vollständigen Dekarbonisierung des öV kommt zur Erreichung des Netto-null-Ziels bis 2050 im Mobilitätsbereich eine wichtige Vorbildrolle zu. Nachdem der Nationalrat einer Kommissionsmotion zur Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öV in der Wintersession zugestimmt hatte, empfiehlt auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats (KVF-S) deren Annahme, mit 8 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung.

Der öffentliche Verkehr ist bereits heute sehr klimafreundlich: Weniger als 4% der CO₂-Emissionen, die durch den Verkehr in der Schweiz verursacht werden, entfallen auf den öV. Hauptsächlich für den CO₂-Ausstoss verantwortlich sind Dieselbusse. Die Umstellung der Dieselbusflotte in der Schweiz auf nichtfossile Verkehrsträger bleibt eine grosse Herausforderung und löst hohe Investitionen bei den Transportunternehmen aus. Dies beinhaltet die Anschaffung von teuren, neuen Fahrzeugen, wie auch die Bereitstellung der entsprechenden Ladeinfrastruktur.

Die Kommissionsmotion verlangt, dass der Bundesrat nach Instrumenten sucht, um die Umstellung auf nichtfossile Antriebe zu beschleunigen. Die Motion wurde von der KVF-N als Reaktion auf einen Postulatsbericht überwiesen, der Lücken zur Dekarbonisierung bis 2035 aufzeigte. Herausfordernd ist dies insbesondere im Regionalen Personenverkehr.

Der Bundesrat wird mit der Motion aufgefordert, gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der öV-Branche eine Lösung für die Förderung und Finanzierung nichtfossiler Verkehrsträger im Busverkehr zu erarbeiten. Dabei sind die Mineralölsteuerbefreiung für den öV zu befristen und die Mehreinnahmen zweckgebunden zur Förderung nichtfossiler Verkehrsträger einzusetzen, wie dies im abgelehnten CO₂-Gesetz bereits vorgesehen war.

Der Ständerat behandelt die Motion in der Sommersession.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[21.3977 Motion. Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2022 Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB

Der Ständerat hat in der Frühjahrsession einer Motion seiner Finanzkommission zugestimmt, die den Bundesrat beauftragt, mit einem Gesetzesentwurf die durch die Covid-19-Pandemie verursachten Defizite der SBB mit einer ausserordentlichen Finanzhilfe abzugelten. Mit den entsprechenden Geldern soll bei den SBB die planungsgemässe Durchführung der Investitionen gemäss den Beschlüssen des Parlaments sichergestellt werden.

Die SBB haben die Auswirkungen der Covid-19-Krise mit voller Wucht zu spüren bekommen. Im Jahr 2020 wiesen sie einen finanziellen Verlust von 617 Millionen Franken und einen Schuldenanstieg um 1,5 Milliarden Franken aus. Im Jahr 2021 führte die schwache Nachfrage zu einem Verlust von 325 Millionen Franken. Der Bundesrat wird mit der Motion aufgefordert, diese Defizite der SBB als ausserordentlich zu betrachten und sie vollständig den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zuzuschreiben.

Weiter soll er die Finanzierung der Eisenbahnprojekte gemäss der im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP AS 2035) genehmigten Planung sicherstellen. Hierfür muss er Mittel bereitstellen, um die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes gemäss den Beschlüssen der Bundesversammlung fortzusetzen.

Der Ständerat hat der Motion mit 27 zu 12 Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt. Die Finanzkommission des Nationalrats (FK-N) beantragt mit 13 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung die Motion abzulehnen.

Die LITRA unterstützt die Motion, die der Nationalrat in der Sommersession behandeln wird.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3008 Motion. Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten](#)

Verkehrspolitische Vorschau Sommersession 2022 Verbesserungen bei Plangenehmigungsverfahren Eisenbahnen

Beim Ausbauschnitt 2035 kommt es laut Berichten des Bundesrats zu Verzögerungen: Diese hängen zusammen mit Massnahmen zur Stabilisierung der finanziellen Lage der SBB, die der Bundesrat vorschlägt. Nun verlangt ein Postulat Auskunft über die Verzögerungen - über die Gründe, die Folgen und die Lehren, die daraus gezogen werden können.

Ende Dezember 2021 hat der Bundesrat angekündigt, Massnahmen zur Stabilisierung der finanziellen Situation der SBB ergreifen zu wollen. Dazu gehöre, dass die Pläne für den Ausbauschnitt 2035 aktualisiert werden sollen. Wegen des grossen Bauvolumens und der Komplexität sei mit Verzögerungen zu rechnen.

Das Postulat verlangt vom Bundesrat Auskunft zu den Verzögerungen. Denn diese Verzögerung beim Ausbau der Bahninfrastruktur gäben Anlass zur Sorge. Schliesslich soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele in den nächsten Jahren steigen. Der Postulatsbericht soll aufzeigen, welche Gründe zu Verzögerungen in den einzelnen Planungs- und Bauetappen führen. Im Bericht sollen insbesondere die Planungs- und Bewilligungsphase, die Qualität der eingereichten Unterlagen und administrative und rechtliche Prozesse unter die Lupe genommen werden. Es sei ebenfalls darzulegen, wie sich die Verzögerungen auf die Kosten der Ausbauprojekte auswirkten. Schliesslich werden auch Verbesserungsvorschläge für den Planungsprozess verlangt, mit denen die negativen Auswirkungen der Bürokratie verringert werden könnten.

Der geforderte Bericht soll insbesondere auch Antworten zur Beurteilung der Planungs- und Baubewilligungsphase enthalten. So sei bekannt, dass zu zahlreichen Projekten während des Planungsverfahrens ergänzende Studien sowohl in technischer als auch in ökologischer Hinsicht durchgeführt werden müssten.

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Der Ständerat wird in der Sommersession darüber befinden.

Parlamentarische Geschäftsdatenbank Curia Vista

[22.3231 Po. Plangenehmigungsverfahren bei den Eisenbahnen. Bestandsaufnahme und Verbesserungen](#)